

Anti-jack-knifing device for a road vehicle.

Patent number: EP0253964

Publication date: 1988-01-27

Inventor: ERNST GERHARD; MICHEL FRANZ; WYPICH PETER; WEGNER MANFRED

Applicant: MAN NUTZFAHRZEUGE GMBH (DE)

Classification:

- **international:** **B62D47/02; B62D53/08; B62D47/00; B62D53/00;**
(IPC1-7): B62D47/02; B62D53/08

- **european:** B62D47/02B; B62D53/08E

Application number: EP19870106009 19870424

Priority number(s): DE19863623655 19860712

Also published as:

EP0253964 (A3)

DE3623655 (A1)

EP0253964 (B1)

HU207815 (B)

Cited documents:

DE3329548

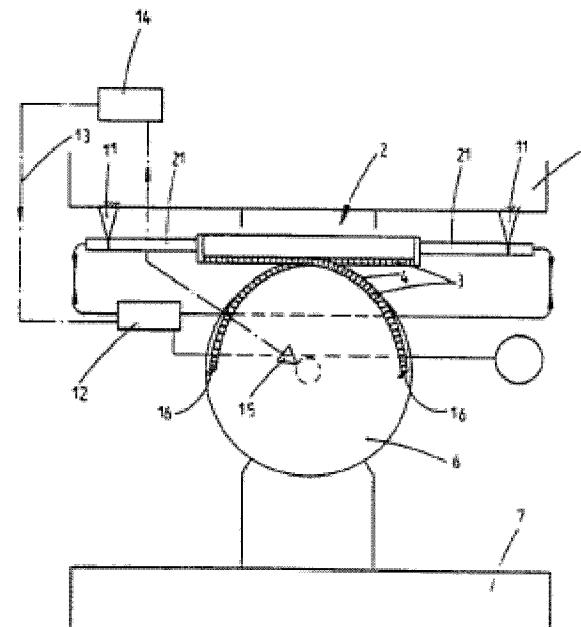
DE3305759

DE3114807

[Report a data error here](#)

Abstract of EP0253964

1. Anti-jackknife device for road vehicles, and articulated buses in particular, with at least two vehicle portions moving around the vertical axis of plane (1, 7) plus a turntable (6) installed between the movable vehicle portions, with a cable mechanism, hydraulically and/or mechanically operated final stops, a double-acting hydraulic cylinder (2), ropes (3) with locating arrangements, a hydraulic block (12), sensors for transmission of the jackknife and - if necessary - the steering angles (15), and an electronic control unit (14), the dampening forces of the system are governed on the basis of the data relating to the jackknife angle, the jackknife angle frequency and/or the travelling speed, the inventive feature is the fact that a manually operated jackknife angle lock can be applied around the vertical axis of plane in both directions to the effect that while the vehicle is reversing (shunting) a visual and/or audible signal can be emitted on the basis of the data acquired from a comparison of the actual jackknife angle with the limit value of the maximum jackknife angle (which in turn is determined on the basis of the relation between the steering angle and the jackknife angle), this signal either tells the driver to ease his foot off the accelerator and/or to actuate the parking brake, or it performs these tasks automatically.



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

⑪ Veröffentlichungsnummer: **0 253 964**
A2

12

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

21 Anmeldenummer: 87106009,1

⑤1 Int. Cl.⁴ B62D 53/08, B62D 47/02

② Anmeldetaq: 24.04.87

© Priorität: 12.07.86 DE 3623655

④ Veröffentlichungstag der Anmeldung:
27.01.88 Patentblatt 88/04

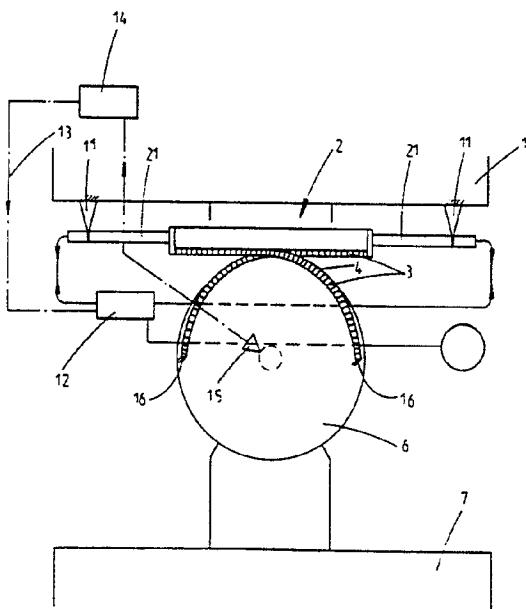
84 Benannte Vertragsstaaten:
DE FR IT SE

71. Anmelder: M A N Nutzfahrzeuge GmbH
Dachauer Strasse 667 Postfach 50 06 20
D-8000 München 50 (DE)

72) Erfinder: **Ernst, Gerhard**
Eichenstrasse 15
D-8081 Egenhofen(DE)
Erfinder: **Michel, Franz**
Simonsfeldstrasse 13
D-8000 München 50(DE)
Erfinder: **Wypich, Peter**
Dietenhausenerstrasse 7b
D-8063 Odelzhausen(DE)
Erfinder: **Wegner, Manfred**
Ruprechtstrasse 7
D-8011 Kirchheim(DE)

54 Knickschutzeinrichtung für Straßenfahrzeuge.

57) In einer Knickschutzeinrichtung für Straßenfahrzeuge, insbesondere Gelenkbusse, sind über die Meßgrößen Knickwinkel, Knickwinkel-Geschwindigkeit und/oder Fahrgeschwindigkeit unterschiedlich hohe Dämpfungskräfte im System auslösbar oder gegebenenfalls eine manuell betätigbare Knickwinkelsperre wirksam setzbar, und zwar in beiden Richtungen um die Hochachse, also sowohl beim Ein- wie auch beim Ausknicken.



EP 0 253 964 A2

Die Erfindung bezieht sich auf eine Knickschutzeinrichtung für Straßenfahrzeuge, insbesondere Gelenkbusse, mit mindestens zwei um die Hochachse beweglichen Fahrzeugteilen sowie mit einem zwischen den beweglichen Fahrzeugteilen angeordneten Drehschemel mit Seilführung, hydraulischen und/oder mechanischen Endanschlägen, einem doppeltwirkenden Hydraulikzylinder, Seilen mit Führungen, einem Hydraulikblock, einem Knick- und gegebenenfalls Lenkwinkelgeber und einem elektronischen Steuergerät.

Es ist eine Knickschutzeinrichtung nach DE-PS 24 20 203 bekannt. Das Wirkelement ist hier eine Gelenksperre, die aufgrund des Signals einer von dem jeweiligen Lenk- und Knickwinkel beeinflußten Winkelvergleichseinrichtung betätigbar ist und eine Einrichtung zum Feststellen des dem jeweiligen Lenkwinkel zugeordneten Knickwinkels aufweist, wobei die Winkelvergleichseinrichtung für den Vergleich des Knickwinkels mit dem maximal zulässigen Knickwinkel (Grenzwert) eingerichtet ist und die Gelenksperre einer Knickwinkelvergrößerung einseitig entgegenwirkend ausgebildet ist.

Eine Knickschutzeinrichtung dieser Art ist überzüchtet und korrigiert auch, wenn normal übliche Einsatzbedingungen und normale Straßenverhältnisse vorliegen. Es hat sich aber in der Praxis gezeigt, daß in der Regel die Spurtreue des Gelenkfahrzeugs durch die Adhäsion der Reifen auf dem Straßenbelag gewährleistet ist und zusätzliche Maßnahmen nur im Ausnahmefall erforderlich sind, so daß auf eine aufwendige Knickgelenksperre mit fortwährendem Abgleich von Lenk- und Knickwinkel verzichtet werden kann.

Es ist weiterhin ein Gelenkfahrzeug bekannt (OS-DE 31 14 807) mit einer Vorrichtung zur Dämpfung oder Blockierung der Knickung zwischen den gelenkig verbundenen Fahrzeugteilen, die einen doppeltwirkenden, quer zur Fahrzeuglängsrichtung angeordneten Hydraulikzylinder umfaßt, dessen Kolben an einem Fahrzeugteil, dessen Zylinder am anderen Fahrzeugteil abgestützt ist, wobei die Verschiebbarkeit von Kolben und Zylinder gegeneinander durch wenigstens ein in einer Verbindungsleitung zwischen den beiden Zylinderräumen sich befindendes Hydraulikventil steuerbar ist und die Dämpfungs- oder Blockierkräfte zwischen den Fahrzeugteilen mittels sich auf einer Umfangsfläche eines Segmentes auf- und abspulenden Zugseilen übertragen werden.

Der Erfindung liegt nun die Aufgabe zugrunde, die vorbeschriebene Einrichtung für die Dämpfung dahingehend weiterzubilden, daß praxisnahe wirksame Parameter zu ihrer Steuerung aufgezeigt werden.

Dies wird erfindungsgemäß dadurch erreicht, daß über die Meßgrößen Knickwinkel, Knickwinkelgeschwindigkeit und/oder Fahrgeschwindigkeit unterschiedlich hohe Dämpfungskräfte im System auslösbar sind oder gegebenenfalls eine manuell betätigbare Knickwinkelsperre wirksam setzbar ist, und zwar in beiden Richtungen um die Hochachse, also sowohl beim Einknicken wie auch beim Ausknicken. Solcherart wird bei unterschiedlichen Straßen- und Reibwertverhältnissen zwischen Bodenbelag und Reifen wie auch bei höheren Fahrgeschwindigkeiten die Fahrstabilität und Fahrsicherheit des Gelenkfahrzeugs gewährleistet, ohne daß eine aufwendige Elektronik mit entsprechenden Sensoren zum dauernden Abgleich von Lenk- und Knickwinkel vorhanden sein muß. Es wird hier auch der praxisnahen Erfahrung Rechnung getragen, daß eine Knickgelenksperre nur in wirklich sehr seltenen, kritischen Fahrsituationen zur Anwendung kommen sollte, während in der Regel im Normalfall, der auch zum Teil außergewöhnliche Fahrsituationen beinhaltet, eine dosierbare Dämpfung völlig ausreichend ist. Dadurch kann das Fahrzeug zwangsläufig die Kurven durchfahren, und es wird der Kurvenlauf nicht beeinträchtigt. Höhere hydraulische Dämpfungskräfte werden dann ausgelöst, wenn der Grenzbereich für den Knickwinkel erreicht ist. Sie werden auch dann aktiviert, wenn bestimmte, vorgegebene Werte für die Fahr- und/oder Knickwinkelgeschwindigkeit überschritten werden.

Nach einem weiteren Merkmal der Erfindung ist beim Rückwärtsfahren (Rangieren) ein aus dem Vergleich von Knick- und Lenkwinkel resultierender Grenzbereich des maximal zulässigen Knickwinkels akustisches und/oder optisches Signal auslösbar, das den Fahrer, oder auch automatisch, eine Gasrücknahme und/oder ein Betätigen der Feststellbremse anweist. Rückwärts-Rangierfahrt ist die einzige Situation im Verkehr, die ein Blockieren der Gelenkfahrzeugteile erforderlich macht, um ein klappmesserartiges, einen irregulären Fahrtlauf verursachendes Falten der Fahrzeugkomponenten zu verhindern. Der Lenkwinkelabgriff kann über Potentiometer oder über Näherungsschalter erfolgen.

Nach einer Ausgestaltung der Erfindung ist vom Fahrerhaus eine hydraulische Dämpfung oder gegebenenfalls eine die Blockierung aktivierende Anfahrhilfe betätigbar. Bei normalen und bekannten Fahrsituationen, z. B. im Stadtverkehr, empfiehlt es sich, auf eine Automatik, die dann oft auch nicht notwendige und eher behindernde Korrekturen des Fahrzustandes bewirkt, zu verzichten. Es ist dann in Ausnahmesituationen und vor allem als Anfahrhilfe sinnvoller, die entsprechenden Dämpfungs- oder Blockiermittel per Hand zu betätigen.

Weitere Vorteile und Merkmale der Erfindung sind den Patentansprüchen, der Beschreibung und den Zeichnungen zu entnehmen.

Die Erfindung ist in einem Ausführungsbeispiel dargestellt.

Es zeigt:

Fig. 1 eine schematische Darstellung der Knickschutzeinrichtung.

Das Gelenkfahrzeug besteht aus einem ersten Fahrzeugteil (1) (Vorderwagen) und einem zweiten Fahrzeugteil (7) (Nachläufer). Vorderwagen (1) und Nachläufer (7) sind über ein Drehgelenk mit einer Drehscheibe (6) verbunden. Die Drehscheibe (6) ist bezüglich der Vertikalachse drehfest mit dem Nachläufer (7) verbunden. Am rückwärtigen Ende des Vorderwagens (1) ist zwischen Lagerböcken (11) die Kolbenstange (21) eines Hydraulikzylinders (2) eingespannt.

Auf dem in der Mitte der Kolbenstange (21) befestigten, nicht sichtbaren Kolben ist ein Zylinderrohr verschiebbar gelagert. Das Zylinderrohr ist an beiden Enden gegen die Kolbenstange (21) abgedichtet, so daß zwei geschlossene, in ihrem Volumen veränderbare Zylinderräume entstehen. Diese Zylinderräume sind über eine Verbindungsleitung entweder direkt oder über einen Druckspeicher miteinander verbunden, wobei in der Verbindungsleitung zumindest ein Absperr-oder regelbares Dämpfungsventil eingesetzt ist. An jedem Ende des Zylinderrohres ist ein Zugseil (3) verankert. Jedes dieser Zugseile (3) ist über die Umfangsfläche eines Kreissegmentes (4) gespannt und mit seinem zweiten Ende auf der Drehscheibe (6) verankert. Die Verankerungspunkte der Zugseile (3) auf der Drehscheibe (6) sind mit (16) bezeichnet.

Bei Kurvenfahrt des Gelenkfahrzeugs dreht sich die Drehscheibe (6) relativ zum Vorderwagen (1), wodurch sich jeweils ein Zugseil (3) von der Umfangsfläche des Segmentes (4) abwickelt und im selben Maße sich das andere Zugseil (3) auf das Segment aufwickelt. Hierdurch wird das Zylinderrohr auf dem Kolben der Kolbenstange (21) verschoben, so daß das Hydraulikfluid von einem Zylinderraum verdrängt und in den anderen eingebracht werden muß. Ist in die Verbindungsleitung zwischen den beiden Zylinderräumen ein Vorratsgefäß geschaltet, so sind sinnvollerweise zwei Ventile zu verwenden, mit denen jeweils ein Zylinderraum ganz oder teilweise abgesperrt werden kann, was zu einer Blockierung oder Drosselung der Bewegbarkeit des Zylinderrohres auf dem Kolben bzw. der Kolbenstange führt. Bei direkter Verbindung der beiden Zylinderräume durch eine Verbindungsleitung kann ein Blockier- bzw. Drosselventil ausreichen. Durch diese Blockierung bzw. Drosselung wird die Kriechbewegung der beiden Fahrzeugteile gegeneinander entweder unterbunden

(beim vollständigen Schließen des Ventils) oder gedämpft bei Drosselung des Fluidstromes durch ein Ventil. Der mit (12) bezeichnete Hydraulikblock ist über eine Verbindungsleitung (13) mit einem elektronischen Steuergerät (14) verbunden, daß die von entsprechenden Geben (15) eingespeisten Parameter Knickwinkel, Knickwinkelgeschwindigkeit und Fahrgeschwindigkeit verarbeitet und auswertet und entsprechende Befehle auf den Hydraulikblock abgibt.

Ansprüche

- 15 1. Knickschutzeinrichtung für Straßenfahrzeuge, insbesondere Gelenkbusse, mit mindestens zwei um die Hochachse beweglichen Fahrzeugteilen sowie mit einem zwischen den beweglichen Fahrzeugteilen angeordneten Drehschemel mit Seilführung, hydraulischen und/oder mechanischen Endanschlägen, einem doppelwirkenden Hydraulikzylinder, Seilen mit Führungen, einem Hydraulikblock, einem Knickwinkel- und gegebenenfalls Lenkungskreis, und einem elektronischen Steuergerät, dadurch gekennzeichnet, daß über die Meßgrößen Knickwinkel, Knickwinkel-Geschwindigkeit und/oder Fahrgeschwindigkeit unterschiedlich hohe hydraulische Dämpfungs Kräfte im System auslösbar sind oder gegebenenfalls eine manuell betätigbare Knickwinkelsperre wirksam setzbar ist, und zwar in beiden Richtungen um die Hochachse, also sowohl beim Einwinken auch beim Ausknicken.
- 20 2. Knickschutzeinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Knickwinkelgeber (15) für die Datenerfassung von Knickwinkel, Knickwinkel-Geschwindigkeit und gegebenenfalls Grenzwinkel eingerichtet ist.
- 25 3. Knickschutzeinrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Meßwerte einzeln oder in Kombination wirksam setzbar sind.
- 30 4. Knickschutzeinrichtung nach den Ansprüchen 1 - 3, dadurch gekennzeichnet, daß bei Erreichen des Knickwinkelgrenzwertes höhere hydraulische Kräfte als in der Zone unterhalb des Wertes wirksam setzbar sind.
- 35 5. Knickschutzeinrichtung nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 - 4, dadurch gekennzeichnet, daß beim Rückwärtsfahren (Rangieren) ein aus dem Vergleich Lenk- und Knickwinkel resultierender Grenzbereich des maximal zulässigen Knickwinkels optisches und/oder akustisches Signal auslösbar ist, das dem Fahrer, oder auch automatisch, eine Gasrücknahme und/oder ein Betätigen der Feststellbremse anweist.
- 40
- 45
- 50
- 55

6. Knickschutzeinrichtung nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 - 5, dadurch gekennzeichnet, daß vom Fahrerplatz eine die hydraulische Dämpfung aktivierende Anfahrhilfe betätigbar ist.

5

7. Knickschutzeinrichtung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Anfahrhilfe mittels Dämpfung durch Einschaltung der Differentialsperrre verstärkbar ist.

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

